

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 133]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 25, 2001/ज्येष्ठ 4, 1923

No. 133]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 25, 2001/JYAISTHA 4, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 25 मई, 2001

सं. टीएएमपी/77/99-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) पर लौह अयस्क जलयानों के लिए पूर्व-प्रभाव में पत्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के विरुद्ध विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स संघ (वीएसएए) द्वारा प्रस्तुत किए गए अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/77/99-वीपीटी

विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स संघ (वीएसएए)

..... आवेदक

बनाम

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

..... प्रतिवादी

आदेश

(मई, 2001 के 16वें दिन पारित किया गया)

यह मामला लौह अयस्क जलयानों के लिए 1 अप्रैल, 1998 से पूर्व-प्रभाव से पत्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा अपनाई गई पद्धति के विरुद्ध विशाखापट्टणम पत्तन न्यास संघ (वीएसएमए) से प्राप्त अभ्यावेदन से संबंधित है।

2 इस अभ्यावेदन में वीएसएए ने निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है :

- (i) विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा अंतिम बार 1 अप्रैल, 1996 से 31 मार्च 1998 के वास्ते लौह अयस्क जलयानों के लिए पत्तन प्रशुल्क (कार्गो और जलयान संबंधी दोनों) संशोधित किया गया था और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया था। तत्पश्चात्, लौह अयस्क के लिए किसी प्रशुल्क को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

न 1, 1 से - से संशाधत की जाएंगी और जलयान एजेंटों से एक वचनबंध देने का आग्रह किया जा रहा है कि वे यथा पूर्वव्यापी प्रभाव से और जब उन्हें अंतिम रूप दिया जाएगा तो बड़ी हुए पत्तन देयता अदा करेंगे।

- (iii) प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा का संकेत देने के जलयान एजेंटों के अनुरोध पर वीपीटी ने जून, 1998 में एक परिपत्र जारी किया था कि लौह अयस्क यातायात संबंधी प्रभावों में 1 अप्रैल, 1998 से पूर्व-प्रभाव से लगभग 25% वृद्धि की जाएगी।
- (iv) अधिकांश मामलों में, विशेष रूप से ट्रेम जलयानों के मामले में, जलयान एजेंट और स्वामी के बीच के संबंध दूरगामी नहीं होंगे और समय बीत जाने के पश्चात स्वामियों से जलयान प्रहस्तन लागत वसूल करना एजेंटों के लिए संभव नहीं होगा।
- (v) पत्तन प्रशुल्क पूर्व-प्रभाव से संशोधित किए जाएं और उन्हें लागू करने से पूर्व राजपत्र में अधिसूचित भी किया जाए।

3. इस अभ्यावेदन की एक प्रति वीपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। वीपीटी ने दिनांक 21 अक्टूबर, 1999 के अपने जवाब में स्पष्ट किया है कि वर्ष 1998 से लौह अयस्क यातायात के लिए प्रशुल्क, भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) के निर्देशों के अधीन एमएमटीसी के साथ पारस्परिक चर्चा के आधार पर निर्धारित किया गया था। परंतु, एमएमटीसी ने 1 अप्रैल, 1998 से प्रभावी लौह अयस्क प्रशुल्क को अंतिम रूप नहीं दिया; और वीपीटी ने भूतल परिवहन मंत्रालय से हस्तक्षेप करने और मामले को हल करने का अनुरोध किया था। इस बीच, वीपीटी ने प्रयोक्ताओं को सूचित करने के लिए 3 जून, 1998 को एक परिपत्र भी जारी किया था कि लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 1998 से पूर्व-प्रभाव से लगभग 25% वृद्धि की जाएगी।

4.1. वीपीटी के जवाब में समाविष्ट के अनुसार, लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की यह पद्धति भूतल परिवहन मंत्रालय (तत्कालीन) के अनुमोदन से 1988 से प्रचलित थी, मंत्रालय से मामले की वास्तविक स्थिति सूचित करने का अनुरोध किया गया था।

4.2. भूतल परिवहन मंत्रालय ने अपने जवाब में स्पष्ट किया कि 1976 में बाह्य घाट के प्रारंभ से लौह अयस्क दरों को अंतिम रूप देने में बहुत विलंब हो चुका है। इसलिए, एमएमटीसी के साथ चर्चा करने और दरों को अंतिम रूप देने तथा अंतिम रूप दी गई दरों को अनुमोदित करने और मंत्रालय द्वारा इसे पूर्व-प्रभाव से राजपत्र में अधिसूचित करने के वीपीटी के सुझाव को भूतल मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया था। 1989 से यह पद्धति चल रही है। पारस्परिक समझौते पर आधारित ये दरे अंतिम बार 1997 में निर्धारित की गई थीं और 31 मार्च, 1998 तक के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई थीं। तत्पश्चात, पूर्ववर्ती पद्धति का अनुसरण करते हुए वीपीटी ने लौह अयस्क की दरों को अंतिम रूप देने के लिए एमएमटीसी से आग्रह किया था। एमएमटीसी से कोई जवाब नहीं मिलने पर वीपीटी 1 अप्रैल, 1998 से पूर्व-प्रभाव से लौह प्रशुल्क संशोधित करने के लिए बाध्य हो गया था।

5.1. वीएसए के अभ्यावेदन की एक-एक प्रति एमएमटीसी, सेल और टिस्को को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है : -

एमएमटीसी लिमिटेड

- (i) 1989-90 से अब तक एमएमटीसी और वीपीटी ने लौह अयस्क व्यापार के घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय बाजार के मौजूदा परिदृश्य के आधार पर पारस्परिक परिचर्चा के पश्चात लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए हैं। परस्पर निर्धारित दरों को तब राजपत्र अधिसूचना द्वारा औपचारिक रूप दिया गया था।
- (ii) अंतिम वृद्धि आपसी सहमति से 1997-98 में की गई थी और जो अगले दो वर्षों के लिए वैध थी। परंतु, 1998-99 के प्रारंभ में स्वयं वीपीटी ने लौह अयस्क व्यापार पर 25% वृद्धि का प्रस्ताव किया था।
- (iii) लौह अयस्क दरों में एमएमटीसी द्वारा किसी वृद्धि के लिए अंतर्राष्ट्रीय बाजार सहायक नहीं है।
- (iv) परस्पर परिचर्चा पर आधारित लौह अयस्क प्रशुल्क निर्धारित करने की वर्तमान पद्धति जारी रहनी चाहिए। यदि लगातार दो वर्षों में पक्षों के बीच कोई विवाद होता है तो मामला महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भेजा जा सकता है।

- (iv) विकल्प के तौर पर, लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु एमएमटीसी और वीपीटी के बीच परिचर्चा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की उपस्थिति में की जा सकती है।

स्टील अथॉरिटी ऑफ उण्डिया लिमिटेड (एसएआईएल)

- (i) पूर्व-प्रभाव से अदा किए जाने वाले कोई भी प्रसार नौवहन व्यापार में वांछनीय नहीं हैं। जब प्रशुल्क निश्चित नहीं होगा तो भविष्य के दायित्वों को पूरा करने में कठिनाई होगी।
- (ii) लौह अयस्क बर्थ केवल एमएमटीसी द्वारा ही प्रयोग नहीं किया जा रहा है। वहाँ अन्य प्रयोक्ता भी लौह अयस्क ला रहे हैं। इसलिए, प्रशुल्क निर्धारण की वर्तमान पद्धति को उचित नहीं ठहराया जा सकता और इसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के तत्वावधान में बदलने की आवश्यकता है।

5.2. टिस्को ने उल्लेख किया है कि वे वीपीटी से प्रचालन नहीं कर रहे।

6.1. इस बीच, वीपीटी ने नवम्बर, 1999 में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए एक प्रस्ताव पेश किया था, जिसमें लौह अयस्क प्रहस्तन के कार्गो और जलयान संबंधी प्रसारों में संशोधन का भी प्रस्ताव किया गया था। सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ-साथ वीएसएए के अभ्यावेदन पर भी विचार किया गया था और इसे विशाखापट्टणम में 3 अप्रैल, 2000 की संयुक्त सुनवाई में भी शामिल किया गया था।

6.2. संयुक्त सुनवाई में वीपीटी लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क को भविष्यलक्षी प्रभाव से लागू करने के प्रस्ताव से सहमत था। उन्होंने यह भी स्वीकार किया कि एमएमटीसी के साथ विचार-विमर्श से प्रशुल्क निर्धारित करने की पुरानी पद्धति उपयुक्त नहीं है और इसलिए लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि का प्रशुल्क महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन से निर्धारित किया जाए।

7. तत्पश्चात्, वीएसएए ने अपने अभ्यावेदन के पक्ष में और जानकारी प्रस्तुत की है, जिसका सार निम्नलिखित है : -

- (i) एमएमटीसी और वीपीटी के बीच परस्पर करार पर लौह अयस्क यातायात निर्धारित करने की पद्धति तब उचित थी, जब एमएमटीसी लौह अयस्क निर्यात करने वाला एकमात्र पोतवणिक था।
- (ii) इस समय, एमएमटीसी और निजी पार्टियों, दोनों अन्य स्थानों से लौह अयस्क निर्यात कर रहे हैं। अतः प्रशुल्क के निर्धारण में ऐसे विलंब से बचने के लिए जापान कन्सोर्टियम ऑफ स्टील मिल्स और अन्य निर्यातकों से एमएमटीसी द्वारा निर्यात किए जाने वाले लौह अयस्क के प्रशुल्क निर्धारण की पृथक प्रणाली होनी चाहिए।

8.1. उचित राजपत्र अधिसूचना के पश्चात् दरों (संशोधित) को पूर्व-प्रभाव से लागू करना वीएसएए द्वारा उठाया गया मुख्य मुद्दा है। अप्रैल, 2000 की संयुक्त सुनवाई में वीपीटी भी लौह अयस्क दरों को पूर्व-प्रभाव से लागू करने पर सहमत था। ऐसी स्थिति में वीएसएए द्वारा उठाया गया मुद्दा स्वतः ही हल हो जाता है। यहाँ यह उल्लेख करना भी संगत होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क सामान्यतः भविष्यलक्षी प्रभाव से लागू होते हैं।

8.2. एमएमटीसी ने उसके और पत्तन के बीच परस्पर चर्चा की वर्तमान पद्धति को चालू रखने का आग्रह किया है। वैधानिक रूप से यह प्राधिकरण महापत्तनों द्वारा अपनी सेवाओं/सुविधाओं के लिए लगाई जाने वाली दरें निर्धारित करता है। जब प्रशुल्क प्रस्तावों को बनाने के लिए प्रयोक्ताओं और पत्तन के बीच परस्पर चर्चा वांछनीय है तो इसे प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के लिए पूर्व-शर्त के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता। जैसा कि इस मामले में हुआ है, यदि एक पक्ष परस्पर परिचर्चाओं अथवा ऐसी परिचर्चाओं जिनमें कोई सर्वसम्मति निर्णय न हो, में भाग लेने में अनिच्छा दर्शाता है तो दरें असंशोधित रहेंगी जिससे पत्तन को वित्तीय हानि होगी। उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया में विचार-विमर्श की प्रक्रिया शामिल है और सभी संगत प्रयोक्ताओं को अपनी टिप्पणियाँ/आपत्तियाँ प्रस्तुत करने का अवसर दिया जाता है, जिस पर इस प्राधिकरण द्वारा कोई भी प्रशुल्क आदेश पारित करने पूर्व ध्यान दिया जाता है। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य प्रक्रिया वीपीटी पर लौह अयस्क प्रशुल्क निर्धारित करने के मामले में लागू होगी।

यह उल्लेखनीय है कि वीएसएए और सेल ने भी उल्लेख किया है कि वीपीटी से लौह अयस्क निर्यात करने वाला एमएमटीसी एकमात्र प्रयोक्ता नहीं है। ऐसी स्थिति में, विचार-विमर्श को एमएमटीसी तक सीमित नहीं किया जा सकता और सभी संबंधित प्रयोक्ताओं को भी शामिल किया जाएगा।

8.3. वीपीटी ने लौह अयस्क के लिए जलयान और कार्गो संबंधी प्रभारों के अपने प्रस्ताव को सामान्य संशोधन प्रस्ताव में समाविष्ट किया है, जिस पर आज इस प्राधिकरण द्वारा अलग से विचार किया गया है। लौह अयस्क यातायात के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि भविष्यलक्षी प्रभाव से लागू करने की है। लौह अयस्क की संशोधित दर सामान्य संशोधन मामले में इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित वीपीटी की संशोधित दरों के मान को लागू करने के साथ भूतलक्षी प्रभाव से लागू होगी।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण वीएसए के अभ्यावेदन को व्यर्थ मानकर इसका निपटान करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/असा./2001]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 25th May, 2001

No. TAMP/77/99-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by the Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) against the fixation of Port Tariff for Iron Ore Vessels retrospectively at the Visakhapatnam Port Trust (VPT), as in the Order appended hereto

SCHEDULE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/77/99-VPT

Visakhapatnam Steamship Agents' Association

Applicant

Vs.

The Visakhapatnam Port Trust

Respondent

ORDER

(Passes on this 16th day of May, 2001)

This case relates to a representation received from the Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) against the practice adopted by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixing port tariff for iron ore vessels retrospectively from 1 April 1998.

2. In this representation, the VSAA has made the following points:

- (i). Port tariff (both cargo and vessel related) for iron ore vessel was last revised by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) in 1996 for the period 1 April 1996 to 31 March 1998 and notified by the TAMP. Subsequently, no tariff has been finalised for iron ore.
- (ii). The VPT has informed that existing rates will be revised with retrospective effect from 1 April 1998 and has been insisting the vessel agents to give an undertaking that they would pay the enhanced port dues retrospectively as and when they are finalised.
- (iii). At the request of vessel agents to indicate the quantum of proposed increase, the VPT issued a circular in June 1998 stating that the wharfage, handling and vessel-related charges in respect of iron ore traffic would be increased approximately by 25% with retrospective effect from 1 April 1998.

- (iv). In most of the cases, especially in the case of tramp vessels, the relationship between the vessel agent and the owner will not be of long standing and it will not be possible for the agents to recover vessel handling cost from the owners, after a lapse of time.
- (v). Port tariffs should be revised prospectively and also they should be notified in the Gazette before implementation.

3. A copy of this representation was forwarded to the VPT for its comments. The VPT in its reply dated 21 October 1999 has clarified that since 1988, the tariff for iron ore traffic was being fixed based on mutual discussion with the MMTC under the directions of the Ministry of Surface Transport (MOST). The MMTC had, however, not come forward to finalise the iron ore tariff effective from 1 April 1998; and, the VPT had requested the MOST to intervene and resolve the matter. Meanwhile, the VPT had also issued a circular dated 3 June 1998 intimating the users that the tariff for iron ore would be increased approximately by 25% with retrospective effect from 1 April 1998.

4.1. As comprehended from the VPT reply, this practice of fixing tariff for iron ore was prevalent since 1988 with the approval of the (then) MOST, the Ministry was requested to give the factual position of the case.

4.2. The MOST in its reply has explained that there was a lot of delay in fixation of iron ore rates from the inception of outer harbour in 1976. Therefore, the VPT suggested to discuss and finalise the rates with the MMTC and the finalised rates to be approved and notified in the gazette with retrospective effect by the Ministry was accepted by the MOST. Since 1989, this practice continued. The rates based on mutual understanding and fixed in 1997; and, was approved by the TAMP to be valid upto 31 March 1998. Subsequently, in pursuance of earlier practice the VPT persuaded the MMTC for finalising the rates for iron ore. Finding no response from the MMTC, the VPT was forced to revise the iron tariff retrospectively from 1 April 1998.

5.1. A copy of the VSAA representation was circulated to the MMTC, SAIL and TISCO for their comments. The comments received from them are summarised below:

The MMTC Limited

- (i). From 1989-90 onwards the MMTC and the VPT fixed the tariff for iron ore after mutual discussion based on the scenario prevailing at the domestic and international market for iron ore trade. The mutually fixed rates was then formalised by Gazette notification.
- (ii). The last increase was mutually agreed in 1997-98 and was to be valid for next two year. But, with the beginning of 1998-99 itself, the VPT proposed 25% increase on iron ore trade.
- (iii). The international market is not conducive for any increase by the MMTC in the iron ore rates.
- (iv). The present system of fixing the iron ore tariff based on mutual discussion may be continued. The matter could be referred to TAMP in case there is a dispute between the parties for two continuous years.
- (v). Alternatively, the discussion between the MMTC and the VPT for fixation of tariff for iron ore could be held in the presence of TAMP.

Steel Authority of India Limited (SAIL)

- (i). Any charges payable with retrospective effect is not desirable in shipping trade. It will be difficult to cater for future liabilities when tariff is not certain.
- (ii). Iron ore berth is not exclusively used by the MMTC. There are other users bringing in iron ore. Therefore, the present system of fixing tariff cannot hold good and needs to be replaced under the aegis of TAMP.

5.2. The TISCO has mentioned that they do not operate from the VPT.

6.1. Meanwhile, the VPT had submitted a proposal for general revision of tariff in November 1999 wherein revision of cargo and vessel-related charges for handling iron ore was also proposed. The representation of the VSAA was considered alongwith the general revision proposal and was taken up in the joint hearing held on 3 April 2000 at the Visakhapatnam.

6.2. At the joint hearing, the VPT agreed with the proposition for a prospective application of tariff for iron ore. They also admitted that the old practice of getting the tariff fixed in consultation with the MMTC was not appropriate; and, henceforth, the tariff for iron ore handling activity would be fixed with the approval of the TAMP.

7. Subsequently, the VSAA have submitted further information in favour of their representation summarised as follows:

- (i). The method of fixing iron ore tariff on mutual agreement between the MMTC and the VPT was appropriate when MMTC was the only shipper exporting iron ore.
- (ii). Presently, both the MMTC and private parties are exporting iron ore to other destinations. Therefore, there should be a separate system of fixing tariff for the iron ore exported by the MMTC to Japan Consortium of Steel Mills and other exporters to avoid such delay in fixation of tariff.

8.1. The main issue agitated by the VSAA is for a prospective application of the (revised) rates after proper gazette notification. In the joint hearing held in April 2000, the VPT has also agreed for a prospective application of the iron ore rates. That being so, the issue agitated by the VSAA stands resolved. It is relevant here to mention that the tariffs approved by this Authority are normally for prospective application.

8.2. The MMTC has argued for continuance of the present practice of mutual discussion between it and the port to continue. Statutorily, this Authority is to fix the rates levied by the major ports for their services / facilities. While the mutual discussion between users and port for formulating tariff proposals is desirable, it cannot be accepted as a pre-condition in the tariff setting process. As has happened in this case, if one party shows unwillingness to participate in mutual discussions or such discussions do not yield any consensus decision, the rates will remain unrevised causing financial loss to the Port. It is noteworthy that the procedure adopted by this Authority includes a consultative process and all relevant users are given an opportunity to express their comments / objections, which are taken into consideration before any tariff order is passed by this Authority. The general procedure adopted by this Authority will apply in the case of fixing iron ore tariffs at the VPT.

It is noteworthy that the VSAA and the SAIL have also pointed out that the MMTC is not the only user exporting iron ore from the VPT. That being so, the consultation cannot be restricted to MMTC and all concerned users will also be included.

8.3. The VPT has incorporated its proposal for revision of vessel and cargo related charges for iron ore in its general revision proposal, which has been considered separately by this Authority today. The tariff increase proposed by the VPT for iron ore traffic is for a prospective application. The revised rate for iron ore will come into force with prospective effect with the implementation of the revised Scale of Rates of the VPT as approved by this Authority in the general revision case.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority disposes of the representation of the VSAA as superfluous.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt. III/IV/143/Exty./2001]

